



Déviation de la route 117 à L'Annonciation

Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement

Ministère des Transports
Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Avril 2001

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	i
LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET	1
LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET	3
CONSULTATION DES PUBLICS	5
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117	7
LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS	9
LES RÉPERCUSSIONS DU PROJET DURANT LA CONSTRUCTION	10
LES EFFETS DE LA NOUVELLE ROUTE 117	12
UN ENJEU MAJEUR: LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE	15
SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL	17

LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

♦ *Un projet planifié de longue date*

Voilà plus de 20 ans, le ministère des Transports du Québec planifiait l'amélioration globale de la route 117 entre Saint-Jovite et Louvicourt; dans le cadre de ce projet, le ministère envisageait notamment de dévier la route 117 à L'Annonciation et Marchand.

♦ *Un réseau de transport en constante évolution*

Historiquement, le développement des Laurentides s'est articulé autour des infrastructures de transport - voies ferrées et routes - qui ont donné accès à ce territoire.

Au fur et à mesure que la région prenait de l'essor, on a procédé à des prolongements et des élargissements des principaux axes de pénétration du territoire. Le lien ferroviaire ayant été abandonné, l'autoroute 15 - qui se termine à Sainte-Agathe-des-Monts - et la route 117 constituent dorénavant les seuls axes majeurs de transport entre les régions de Montréal, des Laurentides et de l'Abitibi-Témiscamingue.

Au cours des dernières années, la route 117 a été portée à quatre voies jusqu'aux portes de Labelle, plus au sud, et le contournement de La Conception - qui représentait le dernier tronçon à réaménager au sud de Labelle - a été ouvert à la circulation en 1996.

♦ *Des problèmes à résoudre*

Le flux grandissant de circulation de transit (environ 80% du total des véhicules), auquel il faut ajouter la croissance marquée du camionnage, crée des problèmes de fluidité de plus en plus importants sur la route 117. Le trafic atteint le point de saturation aux périodes de pointe d'été, en particulier les vendredis et dimanches.

L'augmentation de la circulation entraîne une détérioration accrue de la qualité de vie dans le village et aussi des conflits potentiels avec la vocation commerciale et de centre de services de la municipalité.

♦ *Deux familles de solution examinées*

D'une part, celles qui cherchent à **améliorer l'efficacité de la route 117** existante :

- l'amélioration du carrefour de la route 117 et de la rue du Pont;
- l'élargissement de la route 117 à quatre voies;

D'autre part, celles qui requièrent la **construction de nouvelles infrastructures** :

- une déviation à une chaussée (2 voies);
- une déviation à deux chaussées (4 voies).

♦ *Les conclusions de l'étude de justification*

L'étude de justification (Groupe Cartier, 1996) conclut que la solution d'une **dévation à une chaussée (2 voies)** est la plus efficace, tant du point de vue économique que du point de vue global.

Cette solution offre des avantages non seulement en gain de temps mais aussi au chapitre de la sécurité des usagers, surtout dans le noyau villageois où le taux d'accidents est anormalement élevé.

De plus, la déviation à deux voies est rentable dès maintenant de sorte qu'il y a intérêt à en amorcer la réalisation aussitôt que possible.

Lorsque les besoins le justifieront, une seconde chaussée pourra être construite.

LE MILIEU D'INSERTION DU PROJET

La déviation de la route 117 doit se faire à l'ouest du village de L'Annonciation. Le corridor d'étude comprend une zone naturelle, à l'ouest, et une zone urbanisée, à l'est.

♦ *Un milieu naturel présentant peu de contraintes*

Les seules résistances physiques identifiées à l'intérieur du corridor sont la présence de petits lacs, de cours d'eau à longer ou encore à traverser, d'une zone humide au sud du secteur (lot 42) et de collines rocheuses, constituées de roches très dures.

La majeure partie du corridor où doit être construite la déviation est constituée de sapinières, de bétulaies à bouleau blanc ou jaune ainsi que d'érablières, parfois pures, parfois mélangées avec d'autres essences. Dans la plupart des cas, il s'agit de peuplements de transition menant vers l'érablière à bouleau jaune, qui caractérise la région écologique du lac Nomingue.

Par ailleurs, il y a peu d'habitats aquatique ou terrestre d'intérêt pour la faune; il faut noter qu'un ravage de cerf de Virginie recoupe le centre-ouest du corridor et que certains secteurs de végétation arbustive ou arborescente jeune entourant les cours d'eau, présentent un potentiel à la fois pour les poissons, les oiseaux et les amphibiens.

Aucune mention d'espèce menacée ou vulnérable n'a été relevée pour la zone d'étude.

♦ *Un noyau villageois structuré*

Les usages à caractère urbain sont confinés à une bande de terre de faible largeur s'étendant de part et d'autre de la route 117. Hors du noyau villageois, les activités humaines se font rapidement moins intensives et la densité d'occupation devient vite très faible. Le noyau villageois, organisé autour d'un pôle se situant à l'intersection de l'actuelle route 117 et de la rue du Pont, regroupe l'ensemble des services à la population ainsi que la majorité des commerces. Au nord du village de L'Annonciation, on trouve un pôle institutionnel constitué du centre hospitalier et du CLSC..

♦ ***Un centre commercial et de services important***

L'Annonciation est le principal centre de services de la Vallée de la Rouge; elle dessert, entre autres, les localités de Lac-Nominingue, Sainte-Véronique, L'Ascension, La Macaza et Marchand. L'offre commerciale reflète bien le statut de sous-pôle régional qui lui est attribué. Les commerces locaux offrent non seulement une variété de produits et services mais, de plus, le nombre d'entreprises actives dans chacune de ces catégories est significatif.

♦ ***Le développement commercial: une préoccupation locale***

La municipalité de L'Annonciation constate dans son Programme particulier d'urbanisme (1994) que : « ... la route 117, qui traverse la ville, génère une circulation de transit et de véhicules lourds qui est davantage une contrainte qu'un atout à son développement commercial ». La revitalisation souhaitée du centre-ville est donc conditionnelle à ce que la rue Principale soit libérée de la circulation de transit suite à l'aménagement de la voie de déviation.

♦ ***Une agriculture limitée à une production acéricole peu intensive***

Le corridor étudié se situe hors de la zone agricole permanente. Certains lots boisés situés dans le secteur de l'hôpital font l'objet d'une production acéricole peu intensive. Il s'agit d'activités essentiellement artisanales qui ne sont pas pratiquées sur une base commerciale.

♦ ***Alimentation privée et communautaire en eau potable***

La très grande majorité des résidences sont desservies par l'aqueduc municipal; on note toutefois l'existence de puits communautaires et de nombreux puits privés individuels.

Finalement, la municipalité de L'Annonciation est propriétaire d'une source naturelle d'eau potable très fréquentée, située à l'intersection des rues Marois et du Couvent (parc de la Source), au coeur même du noyau villageois. Premier point d'eau potable à desservir la collectivité (1890), celle-ci revêt, pour plusieurs résidents, un caractère patrimonial qui justifie sa protection.

CONSULTATION DES PUBLICS

Depuis bon nombre d'années, le ministère des Transports s'est engagé dans un processus d'échange continu avec le milieu sur le projet de déviation de la route 117; les faits saillants des discussions les plus récentes sont rappelés brièvement ci-après.

♦ *Les préoccupations exprimées par le public*

En novembre 1997, le ministère des Transports a tenu des séances d'information et de consultation auprès des autorités municipales et des citoyens de L'Annonciation et de Marchand. Outre quelques aspects ponctuels, le tracé de la déviation a soulevé peu d'inquiétudes. Des préoccupations particulières ont cependant été formulées par le public lors de ces rencontres, notamment les suivantes :

- l'acceptabilité sociale du projet de déviation et les raisons invoquées par le ministère (fluidité des déplacements, sécurité, accroissement de la circulation et des nuisances associées, etc.) pour ce faire;
- les répercussions potentielles sur les commerces situés dans le village de L'Annonciation. Les commerçants locaux mentionnent l'importance de la clientèle en transit pour la viabilité de leurs entreprises;
- l'impossibilité pour les commerces de se relocaliser le long de la voie de déviation, compte tenu de l'existence d'une servitude de non-accès;
- l'acquisition des lots et bâtiments nécessaires à la construction de la déviation et la position du ministère quant aux lots enclavés et aux résidus de lots;
- l'accès visuel au village pour les usagers de la voie de déviation.

♦ *La position des municipalités concernées*

En avril 1999, les conseils municipaux de L'Annonciation et de Marchand approuvait toutes deux, par voie de résolution, l'avant-projet définitif du tracé de la déviation de la route 117.

♦ *La position du Comité de Citoyens pour l'Avenir L'Annonciation-Marchand (C.C.A.L.M.)*

En juin 1999, le ministère des Transports recevait une pétition de plus de 6000 signatures (3500 signataires de L'Annonciation et Marchand) déposée par le C.C.A.L.M. en appui à un projet de déviation de la route 117, modifié comme suit :

- relocalisation de l'entrée Nord, légèrement au sud de l'hôpital, avec viaduc et deux accès (entrée/sortie);
- modification de la géométrie proposée à l'entrée Sud pour favoriser un axe s'inscrivant dans le prolongement de l'actuelle route 117;
- maintien de la Montée Paquette comme accès central;
- liaison à niveau à la hauteur de la rue Labelle, afin que celle-ci puisse servir d'alternative à la rue Principale;
- construction, à moyen terme, d'un pont à une voie sur la rivière Rouge, qui soit exclusivement réservé au camionnage lourd.

♦ *Demandes additionnelles de la municipalité de L'Annonciation*

Également en juin 1999, la municipalité de L'Annonciation déposait deux rapports au ministère, l'un suggérant suggère de revenir au tracé qui privilégiait l'axe de la Montée Marois et l'autre demandant une aide financière de 3 000 000 \$, soit 600 000 \$ par an pour une durée de cinq ans, en référence aux impacts négatifs attendus sur l'activité commerciale locale.

♦ *La position du ministère*

Lors d'une rencontre tenue à l'été 1999, le ministère des Transports a fait connaître sa position sur les revendications du C.C.A.L.M. Le ministère a notamment rappelé que le tracé suggéré par l'organisme pour la déviation n'avait pas été entériné par la municipalité à l'époque et qu'il causerait plus d'impact que le nouveau tracé du ministère. Sur chacun des autres points soulevés par la pétition, le ministère a indiqué son intention de maintenir sa proposition.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA FUTURE ROUTE 117

Suite aux consultations menées auprès des publics concernés, le ministère a procédé à l'optimisation technico-économique du tracé initial datant des années 70. L'optimisation a principalement touché deux secteurs, soit le tronçon à l'arrière de l'hôpital (élimination de deux courbes non requises) ainsi que le raccordement nord à la hauteur de la route 321.

De plus, le ministère a procédé à l'évaluation technico-économique des deux options d'accès central et a retenu la variante dite « PPU », qu'il a optimisé pour rencontrer ses standards au niveau de la géométrie et de la sécurité.

♦ *Le tracé de la déviation*

D'une longueur totale de **7,7 kilomètres**, le tracé de la future route 117 évitera, par l'ouest, le village de L'Annonciation et la zone urbanisée de Marchand.

Le point de départ de la déviation se situe approximativement à trois kilomètres au sud de l'intersection de la rue du Pont; plus précisément, le point de raccordement à l'actuelle route 117 est localisé, sur les lots no. 39 et 40, à la limite sud des municipalités de L'Annonciation et Marchand.

La route de déviation se terminera au point de jonction de la route 117 actuelle, au nord de l'agglomération de L'Annonciation, dans les limites du canton Marchand. Le raccordement se fera, sur les lots 65, 66a et 67, à environ 500 mètres au nord de la route 321 qui donne accès à la municipalité de Lac-Nominingue.

♦ *Caractéristiques générales et profil-type*

Les besoins actuels de circulation justifient pour l'instant la construction d'une chaussée à deux voies de largeur. Lorsque les besoins le justifieront, une nouvelle chaussée pourra être construite. Dans sa phase ultime, la déviation de la route 117 comprendra donc deux chaussées distinctes, à deux voies chacune, séparées par un terre-plein central d'une largeur de 26 mètres. Les voies de roulement

seront de 3,7 mètres de largeur; lorsque requis, comme dans les montées particulièrement abruptes, des voies auxiliaires seront ajoutées.

Les accotements auront 3,0 mètres de largeur et ils seront pavés. L'emprise minimale requise pour la mise en place de la route de déviation (4 voies) sera de l'ordre de 110 mètres; sa largeur variera le long du tracé de la déviation suivant les infrastructures à construire et l'importance des remblais et des déblais. À titre d'exemple, à la hauteur de l'accès central, l'emprise nécessaire à la construction de la déviation et des bretelles d'accès à celle-ci sera d'environ 200 m.

Le raccordement nord (à la hauteur de la route 321) ainsi que l'accès central seront étagés et aménagés en échangeur alors que le raccordement sud demeurera à niveau tant et aussi longtemps que les besoins de circulation ne justifieront pas la mise en place d'un échangeur.

Enfin, la montée Paquette sera sectionnée par la route de déviation. À l'est de la déviation, la montée Paquette sera aménagée en boucle alors qu'à l'ouest un chemin de desserte la reliera au futur échangeur et, via celui-ci, à l'accès central au village de L'Annonciation.

♦ *Échéancier prévu et coût du projet*

Le ministère des Transports prévoit faire la mise en service de la déviation de la route 117 **au cours de l'année 2006**. Les acquisitions seront réalisées en 2003-2004 alors que les travaux de construction seront exécutés en 2005-2006.

Le coût total du projet est estimé à **16 130 000 \$**, soit 1 630 000 \$ pour les acquisitions et 14 500 000 \$ pour la construction proprement dite. Les coûts de construction se répartissent de la façon suivante:

- 7 460 000 \$ pour la déviation, le chemin de desserte et le raccordement sud;
- 3 180 000 \$ pour l'accès central, le viaduc et les bretelles d'accès,
- et, enfin, 2 600 000 \$ pour l'échangeur à la hauteur de la route 321.

LES ACCÈS AU VILLAGE: UNE RÉPONSE AUX BESOINS EXPRIMÉS

♦ *Une route à accès contrôlés*

Conformément à la norme du ministère des Transports et en raison de sa classification en tant que route nationale, la déviation de la route 117 se fera **sans accès privés** sauf aux endroits suivants :

- aux deux extrémités du tracé, pour les raccordements sud et nord avec la route 117 actuelle;
- au centre du tracé, pour le raccordement au centre-ville de L'Annonciation.

♦ *Un accès central essentiel pour le village*

Au centre du tracé, un nouveau tronçon de route sera construit pour le raccordement de la déviation de la route 117 au centre-ville de L'Annonciation. L'accès au noyau villageois se fera à la hauteur de la rue du Pont.

Le ministère des Transports répond, par cette décision, aux demandes formulées en ce sens par les municipalités de L'Annonciation et Marchand.

La présence de cet accès additionnel devrait notamment permettre de résoudre la problématique du camionnage dans les limites de ces municipalités.

LES RÉPERCUSSIONS DU PROJET DURANT LA CONSTRUCTION

♦ *Sur les composantes physiques du milieu*

Certaines composantes du milieu physique pourraient subir des perturbations plus ou moins importantes (effets temporaires), durant la phase construction de la déviation, notamment :

- l'abaissement de la nappe phréatique au niveau des segments en déblai;
- le blocage de l'écoulement souterrain (effet de barrière ou de digue) au niveau des segments en remblai.

L'importance des impacts identifiés peut être diminuée par l'application de mesures d'atténuation particulières suivantes :

- limiter le rabattement de la nappe phréatique à son minimum tout en s'assurant qu'il n'y ait pas création de surface d'eau stagnante en bordure de l'emprise de la route;
- mettre en place des drains souterrains perpendiculaires à l'emprise et de petits bassins de rétention des eaux pluviales et des eaux de fonte;
- dimensionner, de façon adéquate, le réseau de drainage des eaux de ruissellement (pluie et fonte), le diriger vers des drains collecteurs de diamètres appropriés et raccorder, le cas échéant, les drains collecteurs au système de drainage existant;
- stabiliser les rives des cours d'eau, en utilisant des techniques "douces" permettant leur revégétalisation.

♦ *Sur les composantes biologiques du milieu*

La construction de la déviation et les travaux connexes, entraîneront des effets temporaires sur la qualité de l'eau et la faune aquatique; des effets permanents tels la perte de superficies boisées ainsi que l'empiétement ou la modification permanente de certains milieux aquatiques sont également à prévoir. Ces effets se feront directement

sentir sur l'habitat et, de façon indirecte, sur les espèces qu'il supporte. Les mesures suivantes seront entre autres appliquées :

- éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue;
- effectuer les travaux en milieu aquatique en observant le guide « Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique »;
- dimensionner les ponceaux de façon adéquate;
- conserver toute la végétation riveraine présente sur les pentes des cours d'eau ou procéder à des travaux de revégétalisation le long des pentes des ruisseaux de manière à rétablir partiellement l'équilibre biologique et minimiser les risques d'érosion;
- stabiliser, à la fin des travaux, les surfaces mises à nu.

◆ *Sur les composantes humaines du milieu*

À cette étape, les méthodes de construction de la déviation ainsi que le calendrier détaillé des travaux ne sont pas encore connus; il est toutefois certain qu'une partie de la population devra vivre pendant une période de temps indéterminée avec les contraintes imposées et les difficultés inhérentes à ce type de projet. Les impacts appréhendés sont principalement liés au transport des matériaux vers le site de la future route et à l'utilisation de la machinerie sur le site des travaux, qui engendre des nuisances diverses (bruit, poussière, vibrations, etc.).

Des mesures particulières portant sur les trajets empruntés, les chemins temporaires de construction et le maintien d'accès privés feront l'objet d'une entente spécifique avec les autorités municipales. Les citoyens riverains du ou des trajets retenus seront avisés, avant le début des travaux, de la nature des activités de transport, de la période retenue et de la durée de ceux-ci.

Toutes les mesures pertinentes du Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.), dont entre autres l'utilisation d'abat-poussière, le respect d'un horaire de travail prédéfinis et la mise en place d'une signalisation avancée adéquate, seront appliquées rigoureusement.

LES EFFETS DE LA NOUVELLE ROUTE 117

♦ *Des répercussions permanentes positives*

La mise en place de la déviation de la route 117 comporte plusieurs répercussions positives, dont entre autres les suivantes :

- l'amélioration de la fonctionnalité du réseau routier supérieur;
- la diminution de la circulation lourde dans le village et l'amélioration des conditions de circulation locales;
- l'atteinte de certains objectifs d'aménagement de la MRC Antoine-Labelle et des municipalités concernées dont la réalisation du projet de revitalisation du centre-ville de L'Annonciation.

♦ *Les habitats fauniques et la faune*

Le milieu offre peu d'habitats aquatique ou terrestre d'intérêt pour la faune. La perte de 65 ha de forêt aura peu d'effets sur la faune terrestre; la conception de la déviation de la route 117 tiendra compte de la présence du cerf de Virginie afin que celle-ci ne constitue pas une barrière à ses déplacements

♦ *La qualité de l'eau : puits privés, puit communautaire et source de la Montée Marois*

Quelques puits privés pourraient être potentiellement affectés par le projet; le suivi environnemental permettra de déterminer avec exactitude l'importance de l'impact.

Par ailleurs, de manière à sécuriser l'approvisionnement en eau potable des résidents du développement Bellevue-Charrette, le ministère construira un chemin leur permettant d'accéder aux équipements de pompage situés à l'ouest de la nouvelle route.

Enfin, la perte de la source d'eau de la Montée Marois semble définitive. Au cours de la phase construction, le ministère prendra les

dispositions nécessaires pour rendre accessible l'eau provenant de la source.

♦ *Les activités acéricoles*

En plus de la perte de superficies exploitables, deux petites érablières exploitées de façon artisanale et celle située derrière le centre hospitalier verront leurs chemins d'exploitation sectionnés par la route.

Le ministère déterminera, par une analyse avantages/coûts, la mesure d'atténuation à mettre en oeuvre, à savoir: de donner accès aux parties résiduelles de terrain ou d'acquérir les portions résiduelles de terrain.

♦ *La qualité de vie des résidents*

La présence de la nouvelle route augmentera faiblement le niveau sonore dans le secteur de la montée Paquette. Bien que le climat sonore puisse être considéré faiblement perturbé, les résidents localisés à faible distance de la déviation noteront une augmentation moyenne du niveau de bruit ambiant (de 46 à 55 dB(A)).

Le long de l'actuelle route 117, la réduction importante de la circulation se traduira par une baisse du niveau de bruit Leq (24h) de 7 dB(A) pour les résidents.

♦ *Le paysage local*

La présence de la nouvelle route et de l'accès au centre-ville modifiera le paysage local. Les principales modifications seront observées par les résidents du secteur de la montée Paquette et ceux de la montée Marois et des environs.

♦ *Les acquisitions*

L'acquisition de l'emprise nécessaire à l'implantation de la déviation de la route 117 et de l'accès au centre-ville de L'Annonciation touchera près d'une soixantaine de lots ou partie de lots; les trois-quarts de ceux-ci sont situés le long du tracé de la future route 117. À noter que certains bâtiments d'intérêt du patrimonial seront au nombre des immeubles acquis.

Les propriétaires des bâtiments expropriés subiront, en bout de ligne, des désagréments divers difficiles à atténuer complètement.

UN ENJEU MAJEUR: LES EFFETS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

♦ *Des incidences négatives sur les commerces*

L'expérience démontre que les projets de type déviation sont la source de répercussions directes sur les activités économiques des agglomérations urbaines contournées. Dans le cas du présent projet, les incidences négatives du projet de déviation de la route 117 affecteront surtout les entreprises commerciales.

♦ *Les plus touchés : les commerces artériels*

Les types de commerces les plus sensibles¹ à la diminution de l'achalandage et la baisse de la visibilité sont surtout les commerces de type artériel, c'est-à-dire les commerces de services liés aux véhicules motorisés (incluant les stations service), les établissements de restauration et d'hébergement ainsi que les commerces de première nécessité (dont les dépanneurs).

Les commerces dits sensibles regroupent un total de 20 commerces sur 40, soit 50% des entreprises commerciales de la municipalité. À l'exception de certains commerces en restauration, il s'agit souvent d'entreprises comptant un nombre restreint de travailleurs.

♦ *L'ampleur de la réduction de circulation*

Le ministère des Transports a établi, par l'entremise d'une enquête origine-destination, que 80 % des usagers de la route 117 sont habituellement en transit et que le nombre de ceux-ci qui s'arrête à L'Annonciation est faible (environ 8%).

¹ D'autres types de commerce sont également sensibles à la diminution de la circulation; ce sont : les commerces d'articles de sport, en particulier ceux offrant leurs services aux chasseurs et pêcheurs, et les commerces à vocation spécifiquement touristique.

♦ *L'importance des effets ressentis*

Une telle situation va nécessairement avoir des répercussions sur le niveau de rentabilité des entreprises touchées. La vitalité de l'ensemble de l'activité commerciale de la municipalité sera directement affectée suite à l'ouverture de la route.

♦ *Les mesures d'atténuation proposées*

De manière à contrer de façon aussi efficace que possible les répercussions anticipées sur l'activité commerciale locale, le ministère des Transports a retenu une série de mesures d'atténuation :

- la mise en place d'une signalisation incitative visant à encourager les usagers de la route 117 à entrer au centre-ville. Cette signalisation devrait faire la promotion de services et d'entreprises commerciales ayant l'attrait nécessaire pour faire en sorte que l'intérêt pour l'offre locale des clientèles ciblées - de transit et touristique - soit stimulée;
- l'implication active des organismes locaux (ex: SIDAC) et régionaux (ex: CLD, Société de développement économique) dans la mise en oeuvre par ceux-ci de mesures d'accompagnement (aide, réorientation, réorganisation) spécifiquement destinées à assurer une transition harmonieuse suite à l'ouverture de la déviation. Ces mesures, qui s'adressent aux commerçants anticipant des difficultés, devraient idéalement être opérationnelles un an avant la fin des travaux;
- la réalisation, telle que prévue, de la revitalisation du centre-ville envisagée par la municipalité de L'Annonciation dans son programme particulier d'urbanisme.

Ces mesures ne vont pas nécessairement permettre l'élimination pleine et entière des incidences négatives du projet. Ainsi, un certain nombre d'entreprises commerciales de L'Annonciation ressentiront quand même les contrecoups qu'implique la réalisation du projet.

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

La surveillance environnementale du projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation s'effectuera en trois phases distinctes, lesquelles sont détaillées ci-après.

♦ *Lors de la préparation des plans et devis*

Le ministère prévoit, à cette étape, intégrer aux plans et devis ainsi qu'aux documents d'appels d'offre ou autres documents contractuels, toutes les mesures d'atténuation contenues dans le rapport d'étude d'impact ainsi que, s'il y a lieu, les exigences particulières du décret autorisant la réalisation des travaux. De plus, tous les puits d'eau potable localisées à proximité du tracé et susceptibles d'être touchés seront inventoriés et analysés avant la réalisation du projet, dans le but – notamment – d'évaluer l'impact probable des travaux sur chacun de ces puits (à confirmer après ouverture de la route).

♦ *Lors de la construction*

Durant la phase de construction, le ministère s'assurera que toutes les normes, directives et mesures environnementales contenues dans les plans et devis (clauses contractuelles) sont mises en application lors des travaux. L'obligation pour la firme chargée de l'exécution des travaux de construction, de respecter le Cahier de charges et devis généraux² (C.C.D.G.) du ministère des Transports garantira le maintien de la bonne qualité des travaux.

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, nonobstant les expertises effectuées préalablement à la construction, le personnel responsable de la surveillance du chantier de construction sera informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouies qui pourraient être mises au jour lors de travaux d'excavation. Toute identification de telles traces (fondations de pierres, fragments de métal, de vaisselle, objets façonnés en pierre ou autre matériau, etc.) sera communiquée à

² De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du ministère et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux.

l'archéologue responsable au ministère des Transports, et les travaux à l'endroit de la découverte seront immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci (C.C.D.G.).

Finalement, afin de pouvoir mesurer ultérieurement l'impact du projet de déviation sur l'activité commerciale locale, le ministère des Transports procédera, via un organisme désigné par les commerçants locaux, à la caractérisation des effectifs commerciaux opérant le long de la route 117 actuelle. Les paramètres retenus pour les fins d'inventaire feront l'objet d'une entente spécifique avec les divers intervenants concernés. L'exercice devra être réalisé avant le moment choisi pour l'ouverture de la route.

♦ *Lors de l'utilisation et de l'entretien de la route*

Après la fin des travaux de construction de la route, le ministère procédera, s'il y a lieu, à une vérification périodique des mesures d'atténuation significatives reliées à l'utilisation et à l'entretien de la nouvelle route de déviation. Ainsi, un suivi du climat sonore et de la qualité de l'eau potable des puits privés sera assuré. Le suivi du climat sonore visera, d'une part, à valider les évaluations faites dans le cadre de la présente étude et, d'autre part, à préciser les mesures à prendre pour assurer l'efficacité des mesures qui auront été prises. Dans le cas des puits privés, une seconde vague de suivi sera effectuée afin de confirmer ou non l'existence des impacts anticipés et, le cas échéant, d'identifier les mesures appropriées dans chacun des cas recensés.

De plus, des travaux d'entretien seront effectués, pour une période de deux ans, sur les aménagements paysagers qui auront été réalisés dans le cadre du présent projet.

Un suivi des effectifs commerciaux et de l'évolution des revenus sera effectué dans un délai de deux ans après la mise en service du nouveau tronçon de la route 117. Le suivi sera répété cinq et dix ans après l'ouverture de la route, afin d'amasser suffisamment d'informations pour pouvoir documenter adéquatement l'évolution des activités commerciales, les effets de la transition sur le climat social et économique local, l'efficacité des mesures appliquées de même que l'influence, positive ou négative, de facteurs autres que la déviation.